Puerto Mar del Plata

Gardella, Angel, y Ca, Julio B. Figueroa

PUERTO

MAR DEL PLATA

ESTUDIADO Y PROYECTADO

POR EL INGENIERO

Señor JULIO B. FIGUEROA

PRESENTADO AL SUPERIOR GOBIERNO DE LA NACIÓN

POR

ANGEL GARDELLA y C.ª

BUENOS AIRES
COMPAÑÍA SUD-AMERICANA DE BILLETES DE BANCO
Calles Chile 263 y San Martín, 155
1899

Buenos Aires, Junio 8 de 1899.

Al Honorable Congreso de la Nación.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de enviar á la resolucion de Vuestra Honorabilidad el adjunto expediente de los señores Angel Gardella y C.ª, sobre construcción de un Puerto en Mar del Plata.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JULIO A. ROCA.
EMILIO CIVIT.

Buenos Aires, Marzo 11 de 1899.

Excmo. Señor:

Angel Gardella & C.ª, del comercio de esta plaza, domiciliados en la calle 25 de Mayo, número 259, ante V. E. respetuosamente se presentan y exponen: Que con fecha Octubre 31 de 1898, se presentan solicitando la concesión de un puerto de cabotaje, en mérito de las siguientes consideraciones: Que el desarrollo, cada vez más creciente de la producción, hace indispensable la construcción de nuevos puertos que faciliten la salida de esos productos buscando la vía marítima: Que el mejor medio de fomentar el aumento de esa misma producción es facilitando el abaratamiento en los transportes.

Que respondiendo á estos propósitos se han concedido por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires varias concesiones de líneas férreas que convergiendo al puerto de Mar del Plata van buscando por la vía marítima el abaratamiento del transporte. — Pero todo el bien que aquellas líneas van á poder prestar á aquella riquísima zona de la Provincia de Buenos Aires, se encuentran por hoy en parte contrariadas por el hecho de que en la actualidad el llamado puerto de Mar del Plata no ofrece ninguna seguridad.

Que con tal motivo, acuden á V. E. para solicitar del

Superior Gobierno Nacional el permiso necesario para construir en Mar del Plata un puerto de verdadera seguridad y abrigo al cabotaje. El Sud de la Provincia de Buenos Aires sólo cuenta con una Empresa de Ferrocarriles que como única, cobra tarifas exeesivas y que retardan, y hasta imposibilitan, el desarrollo de nuestra floreciente agricultura en toda esa parte tan rica de la República.

El único medio de poder contrarrestar esa influencia poderosa, es crear, como se ha hecho, nuevas líneas férreas y el complemento de éstas es la realización del Puerto del Mar del Plata en la forma que lo proyectamos y que respetuosamente sometemos á la aprobación de V. E., de acuerdo con la Ley número 775 de 20 de Julio de 1876, por la cual está facultado el Poder Ejecutivo para acordar concesiones de este genero que no entrañará ninguna erogación ni perjuicio para el fisco, desde que lo está para contratos y acordar la construcción de las obras análogas, por cuenta y costa de la Nación.

No cansaremos la ocupada atención de V. E. en otras consideraciones, pues todo cuanto pudiéramos aducir, no escapará seguramente, al recto y elevado criterio de V. E.

Que en esta ocasión los planos preliminares presentados fueron objetados en esta forma :

«El puerto proyectado no es puerto de mar. sino de cabo-«taje (como lo dicen los interesados) y que podría estorbar «la construcción de un puerto serio y en buenas condicio-«nes. Además, no es exactamente puerto, sino una simple «rada de abrigo contra los vientos del Océano».

De conformidad con estos antecedentes y creyendo cada día más en la utilidad práctica de nuestro propósito en beneficio del país, como lo demuestran los sacrificios que nos imponemos para formalizar esta segunda presentación, solicitamos la concesión en *forma* de un puerto comercial en Mar del Plata en profundidades de 6 á 9 metros de agua en marea baja, de acuerdo con los planos números I, II y III la memoria explicativa de ellos y bajo las bases siguientes:

PUERTO MAR DEL PLATA

MEMORIA EXPLICATIVA DEL ANTEPROYECTO CONSIGNADO EN EL PLANO ADJUNTO

PLANIMETRÍA GENERAL DEL TRAZADO DEL PUERTO

PUERTO DE MAR DEL PLATA

BASES TÉCNICAS DEL PROYECTO

Estudios generales en la costa de Mar del Plata.—En nuestra obra titulada. «La Costa Marítima» de la Provincia de Buenos Aires, hemos expuesto con bastante amplitud los resultados de nuestras investigaciones, páginas 253 y 309 del texto y láminas XXII XXIII del Atlas. A fin de no incurrir en extensas repeticiones, sintetizamos las condiciones de aquel litoral marítimo, comprendido entre el Cabo Corrientes y el Balneario de la Perla, ajustadas al propósito concreto de hacer resaltar los elementos que intervienen en el trazado geométrico del Puerto.

Mareas. — Son muy irregulares, pues intervienen notablemente los vientos y otras causas aún no bien definidas, además de las fuerzas astronómicas.

Los resultados provisorios son los siguientes :

Mareas más altas extraordinarias	+ 3.10
Marea alta ordinaria (media de todas las mareas altas observadas)	+ 1.40
Marea baja (media de todas las mareas bajas)	+ 0.20
Marea baja	+ 0.00
Marea baja extraordinaria	— 0.30

Corrientes. — Las corrientes generales en el litoral son de Sud á Norte en el flujo y viceversa durante el reflujo.— Hemos observado en la zona marítima pegada á la costa, una corriente circular, variable según los vientos y el período de la marea, producida por el relativo remanso que se forma en ella al amparo del espolón del Cabo Corrientes.

La intensidad de la corriente de marea es muy pequeña; aumentada por la acción de los vientos tempestuosos del largo marino, puede elevarse á 3 millas por hora.

De una manera general soplan vientos débiles del Norte, del primero y cuarto cuadrante, los vientos temporales son muy poco frecuentes y vienen del Este, Sudeste y Sud. No obstante, los vientos del Nordeste, sin temporales, producen mucha marejada.—En suma los vientos que deben tenerse en reparo para procurar abrigo á la rada son:

En primer término del Sud al Este pasando por el Sudeste, y en segundo lugar los del Nordeste.

Subsuelo de la costa. — Hemos investigado la naturaleza del subsuelo, mediante tres perforaciones que se hallan indicadas en el plano número 1. — La primera en el muelle existente, la segunda frente á la rambla del Bristol y la tercera en el centro de la Bahía Sud.

De las dos primeras, situadas en la Bahía del Centro y refiriéndonos á la línea del cero, deducimos una capa de arena arcillosa compacta de arena de 4 á 5 metros de espesor y debajo de ella un banco de arena arcillosa compacta y resistente de la clase que descubre á pique en las barrancas.

Más abajo, en el subsuelo del terreno es totalmente impermeable, como lo demuestra el hecho de haber encontrado en la perforación del muelle, agua dulce á la costa. 17.00 cuyo nivel coincide bien con el de la napa semisurgente que se encuentra en el subsuelo de la planicie en que se halla edificada Mar del Plata.

La tercera perforación en la playa del Sud nos indica que

el espesor de la arena en la línea del cero pasa de 10 metros; más abajo es algo más arcillosa y así sucesivamente aumenta más la proporción de arcilla.

De todos modos la formación de arena es compacta y muy resistente.

Se deduce que la formación del subsuelo es más arenosa al Sud de Punta Gruta, visiblemente bien, de acuerdo con el aspecto y clase de material que constituye el relieve de la costa arenosa y pedregrosa allí; entre tanto que en la Bahía del Centro y Norte es arcillosa.

En tal condición es admisible que, bajo la planicie de sondas, el plano de la arcilla arenosa compacta, forma un ligero plan inclinado de Oeste á Este y de Norte á Sud.

De todo esto se desprende que los asientos de los rompeolas y escolleras encontrarán un lecho resistente, así como la cimentación de los muros de muelle.

Advertimos que dadas las condiciones naturales de aquel mar, en continua agitación por efecto de las olas y sus ramificaciones que al infinito producen las extremidades rocosas del Cabo Corrientes. Punta Gruta y Punta Iglesia es imposible hacer perforaciones en el Mar.

Estas no podrán realizarse sino cuando existan obras fijas que den estabilidad á las instalaciones de práctica.

Por lo pronto no hacen absolutamente falta; nos basta habernos asegurado, sin la menor duda, que el lecho general es resistente y que el subsuelo en la línea del cero, á cuyas inmediaciones se construirán los muros de muelles, son arenas densamente comprimidas y arenas arcillosas bien compactas.

Trazado del Puerto.—El trazado lo concebimos teniendo á la vista su amplio desarrollo en el porvenir. 1.° Para servir el tráfico comercial de tres zonas de 1.ª, 2.ª y 3.ª influencia que en suma han de constituir 15.000.000 de hectáreas. 2.° Para servir el tráfico comercial con los Puertos del Océano Pacífico, mercados que la República Argentina debe adquirir en su desarrollo creciente. 3.° Para abrigar la

Armada Nacional y colocarla bajo la protección de los puntos estratégicos que se yerguen en contorno del Cabo Corrientes á alturas de 30 á 50 metros sobre el nivel del mar.

Para llenar estos requisitos realizamos:

A.—Rada foranea formada en el exterior del Puerto por el abrigo de los rompe olas Sud y Norte	
Una rada interior abrigada de....	240 hectáreas
Un antepuerto de..................	38 »
Un recinto de maniobras y dique de carga y descarga	12.5 »
Superficie total de agua en abrigo	290.5 hectáreas
B.—Muelles.	
Antepuerto.	
CD.—Muelles para los buques de escala corta estadía..........................	800 metros
EF.—Muelle de madera ó hierro para el cabotaje....................................	250 »

Diques y sus costados

DG.—Costado buques carboneros........	100 metros
FG.— » cabotaje..............................	250 »
JH.—Dique, buques de Ultramar..........	675 »
IJ — » » » »	600 »
JI.— » » » cabotaje...........	200
Total de muelles....	2.875 metros

Calculando á razón de 500 toneladas de carga efectiva por año y metro lineal de muelle término práctico, una vez que las instalaciones del Puerto se hallen bien concluídas pueden los 2875 metros lineales de muelle, dar abasto á un tráfico de carga embarcada y desembarcada, en cifras redondas 1.500.000 toneladas.

Si aun fuera con el tiempo, necesario efectuar algunas ampliaciones, se dispondría 200 metros más en el costado Sud de la escollera de Punta Gruta. Finalmente, todos los ensanches posibles se reservan en el costado Sud de la Bahía del Centro.

Como se ve, la amplitud del espacio es grande y puede con toda previsión dar cabida en el futuro á un verdadero puerto comercial con su anexo militar en la parte Sud de la Bahía del Centro.

Depósitos. — Se disponen 10 depósitos con frente á los muros del muelle. Cada uno se divide en tres secciones longitudinales comunicadas entre sí. Esta disposición obedece á que la construcción pueda hacerse paulatinamente por secciones á medida que las necesidades del tráfico se hagan sentir.

La parte central de cada depósito es de mampostería y techo de tejas, para el resguardo de los caldos, vinos, licores y cervezas etc., etc.

Las secciones de los costados son de hierro y chapas galvanizadas.

Se reserva en la extremidad del malecón entre el dique y el antepuerto, un espacio para las tomas de carbón y operaciones de los buques exclusivamente portadores decarbón.

En un punto adecuado al rompeolas Norte se ubicará un muelle y depósito para materias inflamables, convenientemente alejado del fondeadero y demás instalaciones del Puerto.

El plano indica las partes destinadas al cabotaje y embarque de animales en pie. A esta última instalación le concedemos especial importancia permitiendo un acceso fácil por la vía del ferrocarril y por una calle adoquinada.

Vías férreas. — Es esencial en un puerto que las vías férreas realicen accesos fáciles en cada sección de los muelles á fin de no entorpecer el tráfico de una parte con la otra. El plano número 1 pone en relieve la distribución fácil de las vías.

Tenemos en vista intercalar en la trocha de un metro 676 un tercer riel á fin de dejar otra de un metro para el tráfico de los ferrocarriles económicos provinciales.

Esta materia será objeto de un estudio especial ulterior en el proyecto definitivo.

Calle de acceso al Puerto.—Hemos dispuesto una calle adoquinada de 15 metros de ancho para el acceso de rodados al Puerto. De esta manera los carros y coches tendrán acceso á las plazoletas adoquinadas para satisfacer las comodidades del personal y pasajeros y efectuar las operaciones de carga y descarga en los muelles de cabotaje y en las plataformas ó andenes de los depósitos.

Nunca conviene prescindir en un Puerto, de la conveniencia que resulta para el cargador, de hacer intervenir estos elementos del tráfico local.

Estación Central de Carga.—En el costado Sud de la Bahía del Centro y precediendo al primer cambio de acceso á las vías del Puerto, se ubica toda la instalación. Desde allí los trenes parciales que conducen las cargas de exportación previamente clasificadas, se dirigen, según sea su destino (el depósito ó el buque) á una ú otra sección del Puerto, ó vienen á centralizarse de las distintas secciones del puerto con cargas de importación, para clasificarse y formar trenes pesados con destino al interior del país. Como se ve, tal disposición es cómoda.

Administración, oficinas nacionales, estación de pasajeros y depósitos de material anexo.—Se ubica en el costado Norte del Puerto, con sus vías de depósito, mesa giratoria, etc., etc.

Instalación hidráulica ó eléctrica, guinches, cabrestantes y carros trasbordadores.—Realizamos de una manera general el tipo existente en el Puerto de La Plata, con la sola diferencia ó ventaja que el guinche elevado será de fácil movimiento de traslación por su menor luz; pues pasará por encima de dos vías en vez de tres, como defectuosamente existen en el puerto mencionado. De ese modo la rigidez del guinche en su infrastructura ó armamento será mayor.

Consideramos cuatro guinches hidráulicos por cada frente y depósito al muelle, y depósitos y guinches especiales, tipo inglés como los del Puerto de la Capital en los muelles de cabotaje y embarcadero de animales en pie.

Condiciones del trazado del Puerto del punto de vista de su ejecución.—En Mar del Plata no existe rada abrigada, ni grande ni chica, por lo tanto es necesario crearla. Tan sólo así los buques tendrán conveniencia en frecuentarlo, resultando estadías más ó menos prolongadas.

A fin de que la estadía sea provechosa y llene económicamente los fines comerciales, es necesario la existencia de muelles de embarque y desembarque. Pero como las aguas, en la extensa superficie de la rada, pueden formar cabrilleos y marejadas, por la acción directa de los vientos intensos del largo marino, es necesario crear un recinto especial ó *antepuerto* más abrigado que la misma *rada abrigada*, en comunicación con el dique totalmente abrigado. De este modo los buques podrán pasar de la rada al antepuerto y de éste al dique, sin el menor inconveniente en la práctica, en cualquier tiempo reinante.

El antepuerto, que viene á ser como la ampliación del dique, que permitirá también que los buque maniobren con toda holgura á la entrada y salida de aquél, pudiendo, por otra parte, permitir que los buques sin necesidad de echar el ancla, hagan estadías y operaciones previas de carga y descarga simplemente amarrados á los muertos flotantes y otros fijos, colocados éstos á lo largo de las escolleras en espera del turno para atracar á los muelles. Así, pues, en la época en que se aglomeran los buques con carga ó á cargar, el antepuerto constituye un gran auxiliar para activar las operaciones, evitando que los buques sufran demoras perjudiciales.

En tal concepto del trazo general del Puerto y para habilitarlo desde un principio en las mejores condiciones posibles, se impone, en primer término, la construcción de los rompeolas que han de abrigar á la rada.

De ese hecho, los resultados serán cada día más satisfactorios á medida que avancen las obras; hasta que, una vez realizados ambos del Norte y Sud, nada dejen que desear. Del punto de vista absoluto, esto es, prescindiendo de toda consideración de carácter financiero en su relación con el rendimiento inmediato de la región que el puerto ha de servir, el orden de ejecución de las obras debería ser el siguiente:

1.° Rompeolas Sud en toda su extensión y las escolleras de Punta Gruta é Iglesia, hasta alcanzar éstas la profundidad de 5 metros bajo cero (5.00). Estas últimas son necesarias desde un principio para impedir que las arenas impulsadas por las corrientes playeras del Norte, llenen el recinto de abrigo obtenido por aquel rompeolas.

2.° Conclusión del rompeolas Norte y construcción del antepuerto y dique.

Tal desenvolvimiento no es posible por razones de carácter financiero comercial.

En efecto, para que la empresa del Puerto sea viable, es indispensable que desde un principio de la explotación el interés del capital invertido en la sucesión del tiempo dé un interés de 6 %.

Ahora bien, conociéndose el estado de la región que el puerto ha de servir: 1.° por el movimiento que se ha efectuado durante el año 1896 en todas las estaciones del Ferrocarril del Sud, comprendidas todas ellas en las zonas de 1.ª influencia; 2.° por los datos estadísticos precisos de la producción en la misma región, en el año 1895, datos consignados en la obra *«La agricultura, ganaderia, industria y comercio en la Provincia de Buenos Aires»*, de la oficina provincial de Estadística; y 3.° por los datos completos que suministra la obra *«Los cereales oleaginosos trillados en la Provincia de Buenos Aires en la cosecha 1895-96* (*Ministerio de Obras Públicas*), llegamos á apreciar el plan del desarrollo sucesivo de las obras en una medida más limitada, en obsequio al éxito garantido de la empresa en beneficio del país. En este orden de ideas proponemos la

construcción del Puerto de Mar del Plata, para recibir buques que calen hasta 8 metros en marea baja con la inversión de los siguientes capitales para dar cumplimiento á los planos que se acompañan:

1.ª Sección. Importe de las obras....	$	2.000.000	oro sellado
2.ª » » » »	»	5.600.000	»
3.ª » » » »	»	6.400.000	»
Presupuesto total del puerto proyectado........................	$	14.000.000	oro sellado

ORDEN A SEGUIR EN LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

PROYECTO

1.ª Sección. Para buques hasta de 8 metros, 00 de calado con marea bajo 0.

a) Rompeolas Sud, extensión	700	metros
b) Muelle de madera dura al costado del rompeolas Sud (1) con 6 á 8 metros 60 de profundidad de agua con marea baja	250	»
c) Escolleras de Punta Gruta, 1.ª Parte	250	»
d) Escolleras de Punta Iglesia, 1.ª Parte	225	»
e) Vías férreas del Puerto y accesorios	4	kilómetros
f) Galpones de carga	2	»
g) Guinches á vapor	5	»
h) Instalaciones complementarias		

Importe total de la 1.ª Sección, $ 2.000.000 oro sellado.

2.ª Sección. Para buques hasta 8 metros de calado en marea, bajo 0.

(1) *Observaciones.* « El muelle de 250 metros se ha proyectado adherido al « rompeolas Sud, tal cual se halla dibujado, á fin de obtener un *andén* cómodo « para el tránsito de pasajeros y carga; pudiéndose colocar una 3.ª vía sobre la » coronación horizontal del mismo rompeolas, fácilmente habilitado en los días « de mar tranquila, con exclusión de los de temporal.

« En el proyecto definitivo se estudiará la conveniencia de colocarlo á 60 metros « ó más del pie de aquel rompeolas en forma rectilínea ó curva; ésta última « para ligarse con la escollera del antepuerto, á fin de habilitar desde un prin- « cipio quinientos metros (500 metros) útiles de muelle, en vez de doscientos cin- « cuenta (250) que resultan algo escasos utilizando un solo costado. »

a') Rompeolas Sud, 2.ª Parte...........................	525 metros
b') Rompeolas Norte, complemento de la escollera de Punta Iglesia..............................	2.025 »
c') Escollera de Punta Gruta, 2.ª Parte..........	125 »
d') Escollera del antepuerto............................	800 »
e') Muros de muelle en la rampla, costado C D, que mira al antepuerto....	800 »
f') Excavaciones, dragado, explanación de las vías y accesos, vías férreas y guinches complementarios y dos depósitos definitivos	

Importe de la 2.ª Sección, $ 5.600.000 oro sellado.

3.ª Sección. Para buques hasta 8 metros de calado en marea, bajo 0.

a') Muros de muelle hasta completar 2875 metros lineales proyectados......	1.825 metros
b') Dragaje en el dique, antepuerto y accesos para realizar una profundidad mínima de 7 metros 60 bajo 0 (7 metros 60)....	2.000.000 »
c') Explanaciones, vías férreas del Puerto.	15 kilómetros
d') Edificios definitivos para la Administración del Puerto, oficinas públicas nacionales, estación de carga y pasajeros	
e') Construcción de ocho depósitos definitivos	8
f') Calles y plazoletas adoquinadas para acceso y estadía de los rodados............	
g') Instalaciones hidráulicas ó eléctricas completas, con sus guinches, cabrestantes y carros trasbordadores..............	

k') Dique de carena, varadero, talleres
y todos sus accesorios........................
Importe total de la 3.ª Sección, $ 6.400.000 oro sellado.

Firmado:

JULIO B. FIGUEROA,
Ingeniero.

Buenos Aires, 22 de Enero de 1899

Informe de la Oficina de Obras hidráulicas é Inspección de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas

Excmo. Señor:

Elevo á la resolución de V. E. el expediente relativo á la construcción de un Puerto en Mar del Plata cuya concesión solicitan los señores Angel Gardella y C.ª.

Según el informe de la Inspección General de Navegación y Puertos, que original se acompaña, el proyecto está bien estudiado en su conjunto, reservándose esta Dirección observar algunas disposiciones del mismo, cuando sea presentado el definitivo, si es que se otorga la concesión.

Se han introducido algunas modificaciones en las bases propuestas por los recurrentes, con las que esta Dirección está de acuerdo.

Tratándose de una obra de gran aliento y que requerirá la inversión de un capital importante en su construcción, sin que esto importe erogaciones para la Nación, aparte de las ventajas que su realización traería al comercio y la navegación, esta solicitud es acreedora á que el Superior Gobierno le preste una preferente atención.

Mayo 23 de 1899.

Firmado: VALENTÍN BALBÍN.

Informe del señor Procurador General del Tesoro Nacional

Excmo. Señor:

Los señores Angel Gardella y C.ª, ocurren á V. E. pidiendo se les permita construir un Puerto en Mar del Plata, de acuerdo con los planos, bases y condiciones que especifican detalladamente en su solicitud.

Considerado por las oficinas técnicas bien estudiado el proyecto, y tratándose de una obra conveniente á los intereses del país, creo que V. E. debería prestarle su apoyo.

Pero como no está en las facultades del Poder Ejecutivo disponer del uso ó enajenación de las tierras de propiedad nacional, y deben considerarse tales las riberas, en cuanto son susceptibles de ocupación, y como por otra parte, para llevar á cabo la obra, habría que otorgar una concesión á particulares, por la que se les autorizaría á cobrar derechos y se les eximiera de abonar los especificados en la base *h* del artículo primero, y la Nación contraería, además, el compromiso de construir la segunda y tercera sección del Puerto, por intermedio de los proponentes y por un costo fijado ya. Si V. E. considerara como yo, que hay conveniencia en fomentar obras como la propuesta por los señores Gardella y C.ª, su solicitud debería enviarse al Honorable Congreso, que es quien está facultado para otorgar concesiones de esta naturaleza.

Mayo 30 de 1899.

Firmado: G. TORRES.

«La Nación»

(Del jueves 16 de Marzo de 1899)

PUERTO DE MAR DEL PLATA

PROPUESTA AL PODER EJECUTIVO

Los señores Angel Gardella y C.ª se han presentado ayer al Poder Ejecutivo proponiendo la construcción del puerto de Mar del Plata, proyectado como un complemento indispensable de los ferrocarriles económicos al Tandil y Balcarce, que van á construirse. Acompañará á su propuesta los planos y memorias descriptivas que ha estudiado y confeccionado el Ingeniero Julio B. Figueroa.

El proyecto completo tiene en cuenta el desarrollo del porvenir y comprende el puerto comercial y militar, con dique y obras accesorias. Se dividirá en tres secciones, de las que se propone por ahora la construcción de la primera, que costará unos dos millones de pesos oro y que bastará por algunos años á las necesidades del tráfico. La construcción en nada afectará á la playa balnearia, que podrá continuar como está, aún en el caso de hacerse el puerto completo.

Entendemos que los proponentes no piden más privilegios

que el de cobrar en el futuro puerto los mismos derechos que se cobran en el puerto de la capital.

Son conocidas nuestras ideas, completamente favorables á iniciativas de esta naturaleza, que tienen por objeto abaratar los fletes y crear nuevos emporios comerciales.

Siempre hemos creído en la conveniencia de construir un puerto en Mar del Plata, para abarcar la exportación de una inmensa zona de la provincia, precisamente la más rica, siendo, además, punto estratégico, por hallarse en la parte más avanzada de la costa desde Buenos Aires á Bahía Blanca.

Construído el puerto de Mar del Plata, que por su profundidad podría llegar á ser el gran puerto marítimo de la República, es seguro que los vapores de las líneas del Pacífico, que ahora no tocan en ningún puerto de la República, harán allí escala con preferencia á Montevideo, porque estaría en su ruta y no les haría perder ni una hora de navegación.

«Revista de Obras Públicas y de la Construcción»

(Del miércoles 29 de Marzo de 1899)

PUERTO EN MAR DEL PLATA

Hasta el presente, reconociendo todos que el rápido desarrollo de nuestro comercio é industrias depende esencialmente de la facilidad de las comunicaciones, nadie se ha preocupado de la creación de otros medios de comunicación que de los terrestres; los marítimos y fluviales han sido mirados siempre sin interés, y mientras se han proyectado miles de kilómetros de vías férreas hasta en zonas desiertas y sin elementos, que hiciesen necesario ó justificasen su construcción, las comunicaciones por agua, que pueden ser establecidas con ventajas generales, facilidad y ser inmediatamente reproductivas, sólo han merecido uno que otro proyecto en los últimos tiempos y olvido completo por parte del gobierno, de la acción que ha debido y podido ejercer.

Pero parece que entramos en un período de reacción y ya son una preocupación los estudios y obras de puertos, canales, dragados, etc.

El espíritu de empresa se inclina también á este género de trabajos, y ahí tenemos en actividad los concesionarios del canal de Olavarría al Riachuelo.

Ahora acaba de ser presentado un proyecto para la construcción de un Puerto en Mar del Plata, sin pretensiones de garantías ni privilegios.

El punto, bajo todos conceptos, ha sido acertadamente elegido, y puede confiarse que el puerto proyectado allí, si se

ejecuta, tendrá en un próximo porvenir, rápido desarrollo y servirá con eficacia los intereses económicos.

Construídas las líneas de ferrocarriles económicos proyectadas en la zona Sud, Mar del Plata vendrá á ser el centro á donde convergirán para su embarque los productos de esa región, y así, apoyándose recíprocamente y completándose las comunicaciones fáciles terrestres y marítimas, se convertirá en un importante centro de comercio.

Los estudios y planos del proyectado puerto están terminados, así como los presupuestos.

Los iniciadores de esta empresa, de verdadera importancia, cuya garantía de realización reposa sólidamente en que viene á servir en realidad valiosísimos intereses, son los señores Angel Gardella y C.ª, que han sometido su proyecto á la tramitacióu oficial. Deseamos que ella se desenvuelva sin tropiezos ni demoras, y que el puerto de Mar del Plata sea pronto un hecho

Los estudios y planos han sido levantados por el Ingeniero don Julio B. Figueroa.

He aquí el trazado proyectado:

Este trazado se concibe teniendo á la vista su amplio desarrollo en el porvenir; 1.º para servir el tráfico comercial de tres zonas de 1.ª, 2.ª y 3.ª influencia; que en suma han de constituir 15.000.000 de hectáreas; 2.º para servir el tráfico comercial con los puertos del Océano Pacífico, mercados que la República Argentina debe adquirir en su desarrollo creciente; 3.º para abrigar la Armada nacional y colocarla bajo la protección de los puntos estratégicos que se yerguen en contorno del Cabo Corrientes, á alturas de 30 á 50 metros sobre el nivel del mar.

Para llenar estos requisitos se realiza:

A. Rada franca, formada en el exterior del puerto por el abrigo de los rompeolas Sur y Norte.

Una rada interior abrigada, de...	240	hectáreas
Un antepuerto de...	38	»
Un recinto de maniobras y dique de carga y descarga...	12,5	»
Superficie total de agua en abrigo...	290,5	hectáreas

Complemento de los ferrocarriles económicos de Mar del Plata al Tandil, pasando por Balcarce, y de Mar del Plata á la Lobería.

La extensión total de muelles que han de formar las tres secciones á construirse, suman 2875 metros lineales. Calculando á razón de 500 toneladas de carga efectiva por año y metro lineal de muelle, término práctico, una vez que las instalaciones del puerto se hallen bien concluídas, pueden los 2875 metros lineales de muelle, dar abasto á un tráfico de carga embarcada y desembarcada, en cifras redondas, de 1.500.000 toneladas.

«Lloyd Argentino»

REVISTA SEMANAL DE MARINA Y COMERCIO

(Del jueves 6 de Abril de 1899)

PUERTO EN MAR DEL PLATA

EL PORVENIR DEL SUR

Al anunciar la presentación de la propuesta de los señores Angel Gardella y Compañía, al Gobierno, para construir un puerto comercial en Mar del Plata, adelantamos breves consideraciones sobre la importancia de la obra, destinada á dar gran impulso al desarrollo de los territorios del Sur.

Estudiando más detenidamente el asunto, se perciben las proyecciones que la iniciativa tendrá, no sólo para la vasta región en que se ubique el puerto, sino para la República toda.

Las ventajas de un gran puerto sobre el Océano Atlántico, de que todavía carece la República, han de hacerse palpables desde el momento que empiecen á entrar en él los grandes transatlánticos que ahora se ven excluídos de la navegación al Río de la Plata, porque no pueden entrar en él.

La mayor parte de los vapores que actualmente entran en nuestros puertos no pueden tomar toda la carga que cabe en sus bodegas, porque el calado les impediría navegar en nuestro estuario.

Son conocidas las dificultades que ofrecen los canales del puerto de la capital, de Martín García, y el pasaje obligado de Banco Chico, Punta Indio, etc., los cuales no dan acceso á buques de un calado mayor de 23 pies, y esto mismo en

circunstancias especiales, combinando las salidas con las épocas de crecientes

En tales condiciones, los buques que operan en nuestros puertos tienen que limitar sus cargas á un calado que les permita salvar esos inconvenientes.

La consecuencia inmediata de este estado de cosas, es que los armadores europeos no nos envíen sus grandes buques y que cuando se trata de fletes para el Río de la Plata destinen buques de poca capacidad, de marcha lenta, que no pueden navegar entre puertos oceánicos, donde la competencia de los buques modernos de gran porte los excluye en absoluto.

Es por eso que, salvo las líneas regulares, cuyos progresos en las construcciones navales son dignos de encomio, el resto de la navegación de ultramar está compuesta por *tramps*, es decir, vapores *changadores*, como aquí los denominamos, que cargan carbón en Inglaterra y toman aquí fletes cuando las cargas abundan, ó salen en lastre para los puertos del Brasil ó de Estados Unidos.

El puerto de Mar del Plata operaría, sin duda alguna, una gran revolución en nuestras costumbres marítimas, con grandes ventajas para el país, no sólo por el abaratamiento de los fletes y el acercamiento á los mercados europeos, sino por el incremento que tomaría el cabotaje con un puerto oceánico, al cual se llevaría de transbordo una gran parte de la cosecha que se exporta y de las mercaderías de importación.

La propuesta de los señores Gardella y Compañía establece que la construcción del puerto se dividirá en tres secciones, respondiendo á las necesidades crecientes de la zona cuyo tráfico comercial va á servir.

Lo formarán una rada exterior abrigada por rompeolas al sur y al norte; una rada interior, abrigada, que abarcará doscientas cuarenta hectáreas y un recinto de maniobras y dique de carga y descarga, con una extensión de doce hectáreas, o sea en total doscientas noventa hectáreas de

puerto completamente abrigado. Los muelles tendrán una extensión de 3000 metros lineales.

La primera sección de las obras quedará terminada á los dos años de firmado el contrato de concesión.

La construcción del puerto de Mar del Plata es el complemento de la gran obra de los ferrocarriles económicos, que ligarán una vasta zona abarcando los partidos de Tandil, Lobería, Balcarce, etc., y que podrán exportar sus productos sin pasar por las horcas caudinas de la empresa del Ferrocarril del Sud, cuya dictadura se ha hecho insoportable.

Dando cabida el puerto de Mar del Plata á buques de treinta pies de calado, que embarcan en sus bodegas diez ó doce mil toneladas de carga, los fletes serán reducidos, y no estará lejano el día en que, con estas facilidades, se establezca una línea de paquetes rápidos, como los que viajan entre Europa y Estados Unidos, en los cuales la travesía al primer puerto del viejo mundo podría efectuarse en doce días y aun en menos.

Entonces sería Mar del Plata el puerto de partida de los grandes paquetes postales y de pasajeros.

Su fácil acceso llamaría allí los buques de las líneas del Pacífico, que lo preferirían á Montevideo y que colocarían en él sus aprovisionamientos de carbón, pues son conocidas las dificultades con que hay que luchar en la rada abierta del vecino puerto uruguayo, donde cualquier mal tiempo imposibilita las operaciones de carga y descarga.

Con la construcción del puerto de Mar del Plata se habría resuelto el problema de la fácil comunicación con Europa, y de allí partiría, sin duda, el progreso de los territorios del Sur, atrayendo las transacciones comerciales que ahora se hacen con puertos chilenos, pues sería un punto inmediato de contacto con la capital federal y con el resto de la República, de los cuales están ahora aislados.

El Gobierno debería facilitar, por todos los medios á su alcance, la realización de esta obra, que tendrá gran trascendencia para el progreso del país y para el desarrollo comercial de los vastos territorios del Sur.

«La Prensa»

(Del domingo 4 de Junio de 1899)

PUERTO MAR DEL PLATA

Ha sido favorablemente informado por las oficinas técnicas del Gobierno, el proyecto de los señores Angel Gardella y C.ª, referente á la construcción de un puerto comercial en Mar del Plata, y en estos días será remitido al Congreso el mensaje solicitando la correspondiente autorización.

El proyecto de que se trata viene á dotar á la costa Sur de un puerto importante y á favorecer el desarrollo de esa rica é inmensa zona, que se encuentra comprendida entre los puertos de La Plata y Bahía Blanca, y la que hoy tiene que ser tributaria forzosa de las líneas que convergen á estos puertos.

El abaratamiento en los transportes de nuestros productos es la solución del problema para nuestra agricultura y productores, y la construcción del puerto de Mar del Plata viene á resolver ese problema y hacer cesar la verdadera dictadura que allí ejerce el único ferrocarril que recorre aquellos parajes.

Con la construcción de este nuevo puerto y de las líneas de ferrocarriles económicos del Sudeste de Buenos Aires, los productos de los partidos de Pueyrredón, Balcarce, Lobería, Tandil, Necochea, Tres Arroyos y demás limítrofes, podrán transportarse por un *cincuenta* por ciento menos de lo que hoy se paga.

En el proyecto de los señores Gardella y Compañía se han salvado para el puerto de Mar del Plata los errores y defectos de que adolecen los puertos de la capital, de La Plata y Bahía Blanca.

«La Patria degli Italiani»

(Del domingo 19 de Marzo de 1899)

MAR DEL PLATA

IL PORTO E LE FERROVIE ECONOMICHE CONTRO IL POLIPO DEL SUD

Un progetto complementare alle ferrovie economiche convergenti a Mar del Plata — la di cui concessione venne accordata pochi mesi fa ai signori Varrailhon e Garavaglio — è quello dei signori A. Gardella e C.ª, i quali sollecitano dal governo nazionale, a cui spetta la giurisdizione delle coste, l'autorizzazione necessaria per costruire un porto nella stessa località, a delle condizioni che meritano di venir prese in esame.

Da quindici o vent'anni a questa parte conosciamo parecchi studi compiuti a Mar del Plata, per la costruzione d'un ancoraggio. Il più antico di tutti si deve, se non erriamo, ad un nostro connazionale, l'ingegnere Franceschi. Quello che serve di base al progetto Gardella appartiene al signor Giuglio Figueroa, il giovane ingegnere che il governo argentino pose a fianco di Luigi Luiggi, e che si è già distinto colla pubblicazione d'uno studio idrografico delle coste della Provincia, lavoro diligente di cui abbiamo udito spesso fare le lodi. Come si vede l'azione del chiarissimo nostro campatriota trascende dal lavoro che gli fu affidato, e consegue dei trionfi indiretti nelle persone di coloro che poterono, accompagnandolo, fruire della sua esperienza e delle sue congnizioni scientifiche.

I signori Gardella e C.ª propongono di costruire un porto che avrà tre sezioni. La prima il di cui costo fu previsto in due milioni di nazionali, verrebbe costruita a loro spese in modo di rispondere abbondantemente ai bisogni della navigazione, durante parecchi anni. Allorchè poi il governo credesse necesario di aprire le altre due, la loro costruzione si farebbe e spese dell'erario e i signori Gardella e C.ª se ne incaricherebbero come appaltatori.

Sono queste delle basi su cui si può discutere. D'altra parte il Congresso, quando sarà chiamato a giudicare la proposta, bisogna che non dimentichi questo : che la costruzione del porto di Mar del Plata è una condizione *sine qua non* perchè diventino una realtà di fatto le ferrovie economiche progetatte.

Ma, soprattuto, l'importanza di questi due progetti, ed il sucesso splendido che è loro riserbato, si annuncia in queste sole parole : essi assicurano l'indipendenza di tutta la zona centrale della provincia, da quella intrapresa ferroviaria che con una frase non nostra, ma perfettamente appropriata chiamiamo il «Polipo del Sud».

E cosa saputa e risaputa come il «Ferro Carril del Sud» risponda ai tanti beneficii, alle tante concessioni ottenute dalla nazione e dalla provincia: colla tirannia più iniqua che in materia di trasporti abbiamo mai dovuto sopportare il commercio e l'industria argentina.

L'impresa del Sud ha distrutto o quasi la concorrenza provenientele dalla navigazione di cabotaggio, mediante l'applicazione di tariffe differenziali, per cui tutti i paesi costieri, messi nell'alternativa di scegliere fra il trasporto marittimo ed il terrestre, si pronunciano favorevolmente per quest'ultimo, aproffitando delle tariffe minime che vennero loro proposte.

La guerra mossa dell'Impresa al cabotaggio nazionale è data tant'oltre da far pagare cinque pezzi per tonnellata alle merci che dal porto di Bahìa Blanca si dirigono alla città, la quale, come ognuno sa, non dista dal porto di più di sei

chilometri. E ciò per neutralizzare ogni beneficio che si potesse ricavare dal nolo marittimo.

Fin qui poco male. Non si tratta che di una concorrenza spinta all'estremo, ma incensurabile nel fondo. Vero è che nei panni dei commercianti del littorale temeremmo che la Impresa del Sud, una volta schiacciati e annientati gli armatori, non tornasse a rialzare le tariffe.... Ma il guaio peggiore si è che i ribassi fatti nei trasporti *da* e *per* le stazioni della costa, l'Impresa se li sconta ad altissimo prezzo colle tariffe imposte alle merci del centro e dell'Ovest della Provincia, nella zona appunto che avrebbe diritto a maggiore considerazione, perchè si trova al *maximum* della distanza da qualsiasi punto d'imbarco.

Il solo rimedio a questo inconveniente di cui è impossibile prevedere la fine—e che secondo ogni probabilità non ne ha una—è quello di costruire delle nuove linee nella parte centrale della provincia, concorrenti ad un punto della costa che offra uno sbocco naturale e necessario al loro traffico. La legge sulle ferrovie economiche è venuta in buon punto a favorire questo progetto, con delle concessioni senza le quali la concorrenza alla Impresa del Sud sarebbe stata difficile. Le ferrovie economiche col loro materiale fisso ridotto al massimo buon mercato, le ruotaie di 20 o 22 chilogrammi ogni metro, le traverse di un metro e venti, il movimento di terra quasi soppresso, l'autorizzazione di passare sulle strade rurali senza collocare dei guardiani ad ogni crocevia, la velocità moderata che si risolve in un risparmio non indifferente di combustibile, potranno tentare la non facile impresa di tener testa alla Ferrovia del Sud con parecchie probabilità di riuscita.

E per queste linee progettate, attraversanti la zona più ferace della provincia, e convergenti direttamente al porto di Mar del Plata—mentre il «Sud» non v'arriva che per una ramificazione—la concorrenza si aprirà con un vantaggio indiscutibile a loro favore. D'altra parte anche se il «Sud» fosse in condizione di far loro la guerra col ribasso delle

proprie tariffe, ebbene tanto meglio! Le popolazioni verranno sempre ad averci un tanto di guadagnato.

Per il pubblico è vera fortuna che l'essercizio delle vie di cui parliamo sia stato sottratto al monopolio degli inglesi. Il capitale britannico colla sicumera di chi la lunga sul fatto suo, finse dapprincipio di disprezzare la nuova concorrenza che gli si progettava contro. Attorno alle *concessioni* delle ferrovie economiche il capitale inglese fece il morto, quasi obbedendo ad una parola d'ordine, nè mancò la stampa finanziaria di Londra di qualificarle d'affare sballato. La sola colpa per parte del governo della provincia fu d'averne accordate troppe in una volta, cosicchè si fecero la concorrenza sui grandi mercati finanziarii d'Europa. Però, poco a poco, un esame maturo dei progetti li rivelò come perfettamente accettabili. Il capitale tedesco prese a patrocinarli contro il capitale inglese. Delle grandi fabbriche germaniche di locomotive, di ruotaie, di vagoni stanno per entrare nell'affare, cedendo il loro materiale in cambio di obbligazioni. Ciò è precisamente quello che han fatto finora alcuni grandi stabilimenti metallurgici inglesi, che posseggono la maggior parte delle azioni del «F. C. del Sud». Contemporaneamente nel paese, l'idea delle strade ferrate economiche ha fatto progressi, suscitando tanto entusiasmo da rendere possibile la sottoscrizione di parecchie migliaia di azioni, primeggiando tra gli aderenti i *landlords* portegni ad incominciare dai Pereyra, dai Molina, e dai Vivot.

E una iniziativa che bisogna applaudire. Constatiamo con piacere che il paese principia a rendersi conto—e così se lo fosse reso prima!—di quanto sia pericoloso per l'Argentina l'abbandonare i trasporti nelle mani di capitalisti stranieri, che non risiedono nel paese e che sfruttano le loro imprese senza considerazioni di nessun genere. Non v'è d'altronde chi possa negare che da più di trent'anni gli agricoltori, gli allevatori, gli industriali e i commercianti argentini, hanno avuto nel capitalista inglese una specie

di socio *bongré malgré;* un intruso prepotente, che qualche volta ha permesso lo sviluppo dei loro traffici, ma più spesso l'ha ostilizzato, facendosi alla resa dei conti la parte del leone.

«The Standard»

(*Del domingo 4 de Junio de 1899*)

A very important enterprise has just met with a favorable decision from the Oficina Tecnica of the Nation, and will be sent to Congress for approval. It is a project to construct a commercial port in Mar del Plata, which will decidedly benefit the rich and extensive zone between the ports of La Plata and Bahia Blanca, up to the present forced to seek an outlet for its immense production through the Southern Railway only. Cheapness of transport solves the problem for our bucolic production, and the construction of a port in Mar del Plata means life for that important part of the Province of B. Aires. And if we add to this the establishing of the F. C. Economicos de S. E. de B. A. the large production from the «partidos» of Pueyrredon, Balcarce, Loberia, Tandil, Necochea, Tres Arroyos and other neighbouring districts will reduce their actual freights very materially. In the project several of the errors and inconveniences of the La Plata and Madero ports have been avoided. The Oficina Tecnica recommends its approval. We are certain the National Government will back such progressive enterprises in Congress.

«Le Courrier de la Plata»

(Del domingo 4 de Junio de 1899)

LES TRANSPORTS

Nous avons déjà entretenu nos lecteurs des projets de chemins de fer économiques de la province de B. Aires.

Il semble que le premier qui verra le jour sera celui de A. Varrailhon et Cie, au port de Mar del Plata, desservant toute la côte sud, et réduira considérablement le prix des transports. Il traversera les partidos de Pueyrredon, Balcarce, Loberia, Tandil, Necochea, Tres Arroyos.

Les bureaux de la Nation, consultés sur la construction d'un port á Mar del Plata, qui dépend de son autorité, non seulement approuvent cet important projet, mais conseillent sa rapide mise á exécution.

Partisans de la concurrence, surtout quand elle se lève contre ia compagnie du Sud, nous soutiendrons ce projet de toutes nos forces.

999